



**Europäisches
Patentamt**

**European
Patent Office**

**Office européen
des brevets**

Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterlagen stimmen mit der ursprünglich eingereichten Fassung der auf dem nächsten Blatt bezeichneten europäischen Patentanmeldung überein.

The attached documents are exact copies of the European patent application described on the following page, as originally filed.

Les documents fixés à cette attestation sont conformes à la version initialement déposée de la demande de brevet européen spécifiée à la page suivante.

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

02406083.2

Der Präsident des Europäischen Patentamts;
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets
p.o.

R C van Dijk

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Anmeldung Nr:
Application no.: 02406083.2
Demande no:

Anmeldetag:
Date of filing: 10.12.02
Date de dépôt:

Anmelder/Applicant(s)/Demandeur(s):

INVENTIO AG
Seestrasse 55,
Postfach
CH-6052 Hergiswil
SUISSE

Bezeichnung der Erfindung/Title of the invention/Titre de l'invention:
(Falls die Bezeichnung der Erfindung nicht angegeben ist, siehe Beschreibung.
If no title is shown please refer to the description.
Si aucun titre n'est indiqué se referer à la description.)

Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinentür und Kabinenwand in
einer Aufzugskabine

In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed /Priorité(s)
revendiquée(s)
Staat/Tag/Aktenzeichen/State/Date/File no./Pays/Date/Numéro de dépôt:

Internationale Patentklassifikation/International Patent Classification/
Classification internationale des brevets:

B66B13/00

Am Anmeldetag benannte Vertragstaaten/Contracting states designated at date of
filing/Etats contractants désignées lors du dépôt:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC NL PT SE SI SK

THIS PAGE BLANK (USPTO)

Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinentür und Kabinenwand in einer Aufzugskabine

Die Erfindung betrifft eine Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinentür
5 und Kabinenwand einer Aufzugskabine gemäss der Definition der Patentansprüche.

Bei schnelllaufenden Aufzugskabinen besteht das Problem der Schalldämmung, weil mit steigender Fahrgeschwindigkeit die im Schacht produzierten Fahr- und Luftgeräusche progressiv zunehmen, durch jede Öffnung in das Kabineninnere dringen und so den
10 Fahrkomfort schmälern. Übliche Schalldämmungen mit Dämmstofffüllungen bei doppelwandigen Wänden und Türen, sowie leise arbeitende Lüftungssysteme vermögen zusammen mit Vibrationsdämpfungseinrichtungen eine entsprechende Wirkung zu erzielen. Akustikexperimente zeigen aber, dass kleinste Öffnungen sehr viel Schall durchlassen. Auf eine Tür bezogen heisst das, dass ein Türspalt von beispielsweise einem
15 Prozent des ganzen Türöffnungsquerschnittes ein Drittel bis gegen die Hälfte eines ausserhalb dieser Tür erzeugten Schallvolumens auf die andere Seite, also in das Kabineninnere durchlässt. Bei einer automatischen Kabinentür hat es nun zwangsläufig eine Anzahl solcher Durchlässe in Form von kleinen Spalten zwischen bewegten und festen Teilen. Diese müssen vorhanden sein, um direkte Reibkontakte zu vermeiden.
20 Solche Spalte sind an folgenden Stellen vorhanden: zwischen Türschwelle und unteren Türflügelkanten, seitlich zwischen Türflügelfläche und Eingangsseitenpfosten, zwischen zwei Türflügeln bei Teleskoptüren und zwischen Eingangskämpfer und Türflügeloberteil. Das Problem lässt sich teilweise lösen, indem mit engen Toleranzen und sehr genauer Fertigung und Montage gearbeitet wird, um diese Spalte auf ein Mindestmass zu
25 reduzieren. Das ist eine teure Methode und befriedigt im Effekt nicht.

Aus der US-Patentschrift Nr. 3,425,162 ist ersichtlich, dass diesem Problem üblicherweise keine Beachtung geschenkt wird und demzufolge diese Spalte gar nicht abgedichtet werden. In den Figuren 1 bis 5 dieser Patentschrift sind die für Schall grossen Durchlässe
30 bei den eingangs erwähnten Stellen gut erkennbar.

- Das Patent EP 0418510 betrifft eine Vorrichtung für eine Türabdichtung gegen Schall bei Aufzugskabinen mit automatischen Türen. Diese Türen weisen zwischen Türpfosten und Türflügel, Kämpfer und Türflügel, innerem Türflügel und äusserem Türflügel bei
5 Teleskoptüren, und zwischen Türflügelunterseite und Türschwelle normalerweise kleine Spalte auf, um bei Türbewegungen zwischen bewegten und festen Teilen eine Berührung zu vermeiden. Zum Dichten und Decken dieser Spalte sind an den Türflügeln im Geschlossenzustand der Tür vertikale, einen Spalt schliessende Pfostendichtungen, auf der Oberseite der Türflügel gleitende Kämpferdichtungen, in der Türschwelle
10 Schwellendichtungen und vertikale Türkantendichtungen an den Vorderkanten der Türflügel vorhanden. Diese Dichtungen schliessen alle Spalte bei geschlossener Tür ringsherum ab und verhindern so weitgehend das Eindringen von Schall der ausserhalb der Kabine mechanisch erzeugten Geräusche.
- 15 Ein Nachteil dieser bekannten Einrichtung liegt im grossen mechanischen Aufwand und den damit verbundenen grossen Herstellungskosten. Ein weiterer Nachteil ist der hohe Aufwand an Einstell- und Unterhaltsarbeiten.

- Der vorliegenden Erfindung liegt nun die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung zu schaffen,
20 welche die genannten Nachteile nicht aufweist und Spalte zwischen Tür und Kabine weitgehend eliminiert. Insbesondere soll eine Dichtungseinrichtung mit einfachem Aufbau geschaffen werden, die unabhängig von der Türbewegung arbeitet.

- Diese Aufgabe wird durch die in den Ansprüchen gekennzeichnete Erfindung gelöst.
25

Erfindungsgemäss umfasst eine Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes zwischen Kabinentür und Kabinenwand einer Aufzugskabine während der Kabinenfahrt eine Dichtungsleiste, die mindestens eine Wand aufweist, welche Wand vor dem Spalt reversibel spannbar ist.

Die durch die Erfindung erreichten Vorteile sind im wesentlichen darin zu sehen, dass durch das Spannen der Wand die verschiedenen Spalte bei geschlossener Kabinentür nicht mehr vorhanden sind bzw. sich nicht mehr nachteilig auswirken und dass eine
5 entsprechende Vorrichtung allenfalls noch nachträglich eingebaut werden kann. Vorteilhafterweise wird die Dichtungsleiste nur während der Fahrt aktiviert und die Wand vor dem Spalt gespannt.

Vorteilhafterweise ist die Dichtungsleiste ein elastischer Hohlkörper, welcher Hohlkörper
10 durch Druckluft und/oder Vakuum beaufschlagbar ist. Die durch diese Ausführung erreichten Vorteile bestehen darin, dass die Dichtung nur im geschlossenen Zustand aktiv gedichtet wird, dass sie bei der Türbewegung berührungsfrei ist, dass sie nur während der Fahrt im Eingriff ist (bei Bedarf nur ab einer bestimmten Geschwindigkeit) und dass sie somit keinen Einfluss auf die Türbewegung, den Schliessvorgang oder die Verriegelung
15 der Türe hat.

Nach einem zweiten Ausführungsbeispiel weist die Dichtungsleiste vorteilhafterweise Eisenstreifen und mindestens einen Elektromagnet auf, welcher elektrisch aktivierbar ist. Die durch diese Ausführung erreichten Vorteile sind darin zu sehen, dass durch den
20 einfachen Aufbau der Dichtungseinrichtung grosse Ersparnisse an technischem Aufwand erzielt werden und dass durch den einfachen Aufbau eine minimale Störanfälligkeit gewährleistet ist. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass durch die Unabhängigkeit von der Türbewegung eine raschere Arbeitsweise der Dichtungseinrichtung möglich wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Wirksamkeit der Dichtungseinrichtung wesentlich
25 verbessert wird.

Die Erfindung löst ein längst bestehendes Vorurteil der Fachwelt auf, nach welchem keine zusätzlichen Komponente an der Aufzugskabine angeordnet werden sollen, um Gewicht und Kosten zu sparen. In diesem spezifischen Fall werden aber Hohlkörper oder
30 Elektromagnete um die Kabinenöffnung einer Aufzugskabine angeordnet. Ausserdem

werden Druckluft- bzw. Vakuumleitungen benötigt. Es hat sich nun überraschend herausgestellt, dass diese Komponente leicht und kostengünstig sind, eine wesentliche Verbesserung des Fahrkomforts und eine merkwürdige Vereinfachung der mechanischen Aufbauten für Schalldämmung in Aufzugskabinen ermöglichen.

5

Im Folgenden wird die Erfindung anhand von zwei Ausführungsbeispiele näher erläutert.

Es zeigen:

10 Fig. 1 einen im Aufriss dargestellten Aufzugs-Ein-/Ausgang mit pneumatischer Dichtung,

Fig. 2 eine schematische Querschnittsansicht einer durch Druckluft betriebenen Dichtungsleiste in drucklosem und beaufschlagtem Zustand,

15 Fig. 3 einen im Aufriss dargestellten Aufzugs-Ein-/Ausgang mit elektromagnetischer Dichtung,

Fig. 4a eine schematische Querschnittsansicht einer durch Elektromagnete betriebenen Dichtungsleiste in dem entspannten Zustand.

20

Fig. 4b entspricht Fig. 4a in dem aktivierten Zustand.

In den Fig. 1 bis 4 ist mit 2 eine Kabinenwand und mit 3 eine Kabinentür einer Aufzugskabine 1 bezeichnet. In Fig. 1 ist eine aus elastischem Material aufgebaute
25 Dichtungsleiste 4 um die Kabinenöffnung angeordnet. Die Dichtungsleiste 4 besteht aus einem oberen Teil und einem unteren Teil (in der Schwelle), die einen in der Fig. 2 dargestellten Querschnitt aufweisen. Im Ausführungsbeispiel gemäss Fig. 2 besteht die

Dichtungsleiste 4 aus einem eine erste Wand 41 und eine zweite Wand 42 aufweisenden Hohlkörper 8, der sich ballonartig ausdehnt. Der zur Ausdehnung des Hohlkörpers 8 nötige Druck wird über einen Druckbehälter 6 von einer Druckquelle 7 erzeugt. Die Druckluftspeisung erfolgt beispielweise über folgende vier Variante:

5

1. Einen Kompressor, mit dem Vorteil des raschen Füllens des Behälters und mit dem Nachteil des Lärms.
2. Eine mechanische Pumpe, welche durch die Türbewegung betrieben wird, mit dem Vorteil der Laufruhe und dass kein zusätzlicher Motor oder Antrieb nötig ist. Die Kräfte für den Türantrieb/Schliesskraftbegrenzer werden verwendet, sodass pro
- 10 Türbewegung nur ein Pumpvolumen zum Füllen des Druckbehälters zur Verfügung steht und der Behälter nur über Türbewegungen gefüllt wird.
3. Ausnutzen der Druckdifferenz vor und nach der Kabine bei schnellfahrenden Kabinen bzw. Unterdruck zwischen Kabine und Schachttüren.
- 15 4. Doppelwirkenden Kolben, welcher durch die Beschleunigungskräfte beim Anfahren und Bremsen betätigt wird.

In Fig. 1 ist die zweite Variante dargestellt. Die von der Druckquelle 7 verdichtete Luft gelangt in den Druckbehälter 6.

20

Der in der Fig. 2 gezeigte Hohlkörper 8 ist in drucklosem Zustand derart bemessen, dass ein für die freie Öffnung und Schliessung der Kabinentüren notwendiger Abstand von der Kabinenwand 2 gewährleistet ist. Die während der Aufzugsfahrt über eine nicht dargestellte Öffnung im Hohlkörper 8 einströmende Druckluft 5 dehnt den elastischen

25 Hohlkörper 8 gemäss Fig. 2 ballonartig aus, so dass er gegen die Kabinentür 3 gepresst wird und dabei den Spalt 11 zwischen der Kabinentür 3 und der Kabinenwand 2 druck- und schalldicht abdichtet.

Beim Halten der Aufzugskabine 1 an der Haltestelle wird der Hohlkörper 8 entlüftet. Die dem Material des Hohlkörpers 8 anhaftende Elastizität bringt diesen dabei wieder in die Ausgangsform gemäss der Fig. 2 zurück. Dadurch ist der Spalt zwischen Kabinentür und Kabinenwand wieder vorhanden, der eine einwandfreie und berührungsfreie Bewegung der Türflügel bei der Türöffnung und -Schliessung ermöglicht.

Sobald die Aufzugskabine 1 auf der Haltestelle eingefahren ist, bringt die Aufzugssteuerung Wegeventile elektromagnetisch von einer ersten, die Dichtungsleiste 4 mit dem Speisedruck beaufschlagende Stellung in eine zweite, die Dichtungsleiste 4 entlüftende Stellung. Die Aufzugssteuerung gibt die Türöffnung und -Schliessung der Aufzugskabine 1 bei der Haltestelle erst dann frei, wenn alle Druckschalter den Abschluss der Entlüftung melden.

In einem weiteren Ausführungsbeispiel kann anstelle der Entlüftung zur Atmosphäre die Dichtungsleiste 4 vakuiert werden. In diesem Fall ist die Auslassöffnung der Wegeventile an die Saugleitung einer Vakuumquelle anzuschliessen. Die Vakuierung bewirkt eine raschere Abfahrbereitschaft der Dichtungsleiste 4.

Ein weiteres vorteilhaftes Ausführungsbeispiel der Erfindung wird in Fig. 3 erläutert, wobei die Dichtungsleiste 4 nicht pneumatisch durch Druckluft, sondern elektromagnetisch durch einen Elektromagnet 9 betrieben wird.

In diesem Ausführungsbeispiel wird die flexible Dichtungsleiste 4 nicht an der Kabinenwand 2, sondern an der Kabinentür 3 angeordnet. In der Dichtungsleiste 4 sind zusätzlich Eisenstreifen 10 eingebettet, die in Wechselwirkung mit dem in dem Kabinentürrahmen angeordneten stabförmigen Elektromagnet 9 stehen, wenn die Kabinentüren 3 geschlossen sind.

Wenn die Kabinentüre 3 bei der Wegfahrt der Aufzugskabine 1 geschlossen werden, wird der Elektromagnet 9 durch eine elektrische Spannung aktiviert, so dass attraktive elektromagnetische Kräfte zwischen dem Elektromagnet 9 und den Eisenstreifen 10 entstehen. Die Dichtungsleiste 4 wird dadurch dicht schliessend an die Kabinenwand 2 gezogen. Fig. 4b zeigt die Dichtungsleiste 4 in der aktivierten Stellung, wenn eine Spannung an dem Elektromagnet 9 angelegt wird, die Kabinentüre 3 geschlossen sind und die Aufzugskabine fährt. Fig. 4a zeigt die Dichtungsleiste 4 in der deaktivierten Stellung, wenn keine Spannung an dem Elektromagnet 9 angelegt wird und die Kabinentüre 3 geschlossen oder geöffnet werden während die Aufzugskabine am Stockwerkhalt steht.

10

Der stabförmige Elektromagnet 9 kann durch mehrere punktförmige Elektromagnete ersetzt werden. Durch den Eisenstab in der Dichtungsleiste 4 wird die Dichtungsleiste 4 steif genug um auf der ganzen Länge dicht anzuliegen. Der Elektromagnet 9 kann auch in den Türen sitzen und die Dichtungsleiste in der Kabinenwand. Die Steuerung des Elektromagnets erfolgt vorteilhafterweise über die Türsteuerung.

15

Bei Kenntnis der vorliegenden Erfindung stehen dem Fachmann vielfältige Möglichkeiten der Variation der gezeigten Ausführungsbeispiele zur Verfügung. So ist es beispielsweise möglich anstelle eines Elektromagnetes auch ein Piezoelement zu verwenden, um die Dichtungsleiste elektrisch zu betreiben.

THIS PAGE IS BLANK (USPTO)

Ansprüche

1. Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes (11) zwischen einer Kabinentür (3) und einer
5 Kabinenwand (2) einer Aufzugskabine (1) während der Kabinenfahrt umfassend eine Dichtungsleiste (4), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Dichtungsleiste (4) mindestens eine Wand (41, 42) aufweist, welche Wand (41, 42) vor dem Spalt (11) reversibel spannbar ist.
2. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Dichtungsleiste (4)
10 ein elastischer Hohlkörper (8) ist, welcher Hohlkörper (8) durch Druckluft (5) und/oder Vakuum beaufschlagbar ist.
3. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Dichtungsleiste (4) Eisenstreifen (10) und/oder mindestens einen Elektromagnet (9) aufweist, welche Eisenstreifen (10) und Elektromagnet (9) aktivierbar sind.
- 15 4. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass in der Dichtungsleiste (4) Eisenstreifen (10) eingebettet sind und in einem Kabinentürrahmen mindestens ein Elektromagnet (9) angeordnet sind.
5. Verfahren zum Abdichten eines Spaltes (11) zwischen einer Kabinentür (3) und der Kabinenwand (2) einer Aufzugskabine (1) während der Kabinenfahrt durch eine
20 Dichtungsleiste (4), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Dichtungsleiste (4) mindestens eine Wand (41, 42) aufweist, welche Wand (41, 42) vor dem Spalt (11) gespannt wird.
6. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Dichtungsleiste (4) pneumatisch durch Druckluft (5) und/oder Vakuum beaufschlagt wird.
7. Verfahren nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Dichtungsleiste (4)
25 magnetisch mit mindestens einem Elektromagnet (9) und/oder Eisenstreifen (10) aktiviert wird.
8. Aufzug mit Einrichtung gemäss Ansprüchen 1 bis 4.

THIS PAGE BLANK (USPTO)

Abstrakt

Einrichtung zum Abdichten eines Spaltes (11) zwischen Kabinentür (3) und Kabinenwand
(2) einer Aufzugskabine (1) während der Kabinenfahrt, umfassend eine Dichtungsleiste
5 (4), wobei die Dichtungsleiste (4) mindestens eine Wand (41, 42) aufweist, welche Wand
(41, 42) vor dem Spalt (11) reversibel spannbar ist.

(Fig. 1)

THIS PAGE BLANK (USPTO)

I/II

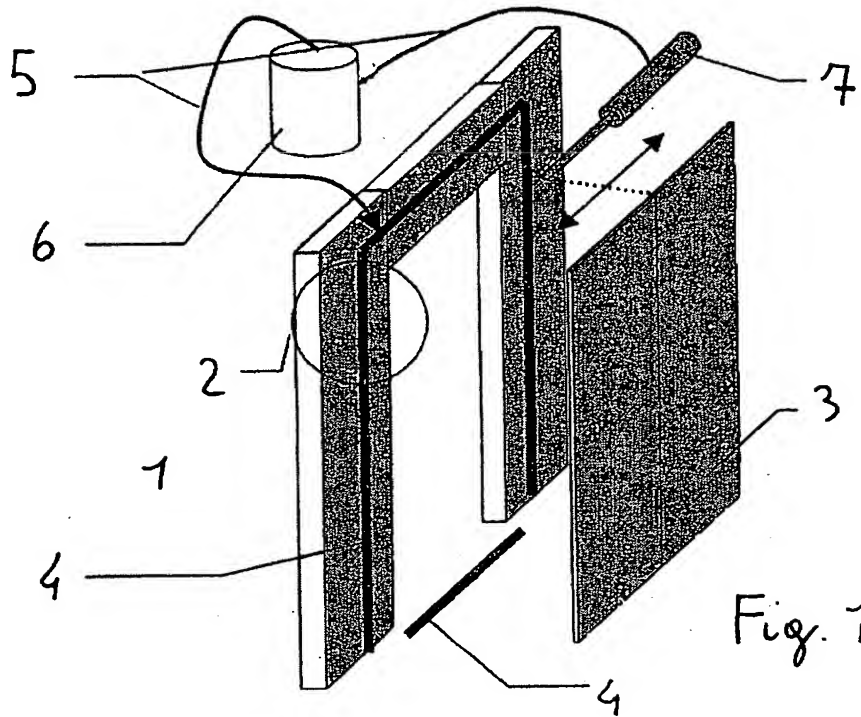


Fig. 1

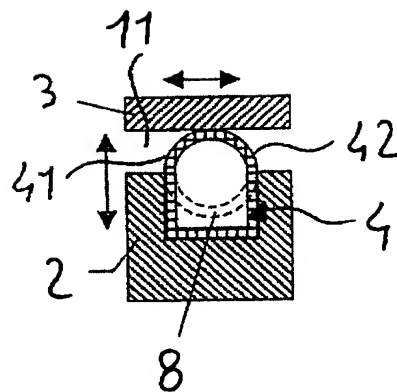


Fig. 2

II/II

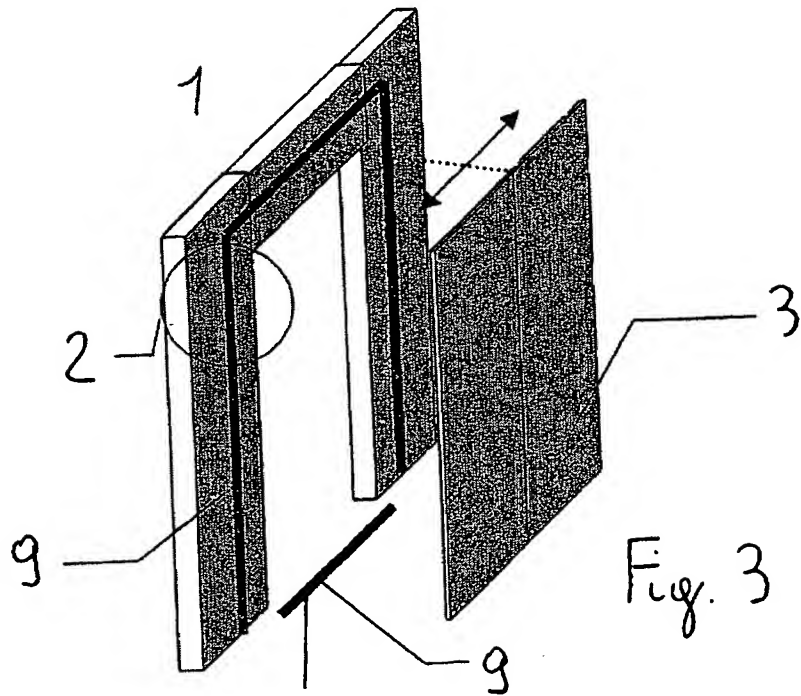


Fig. 3

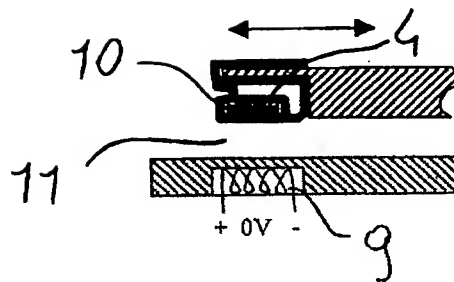


Fig. 4a

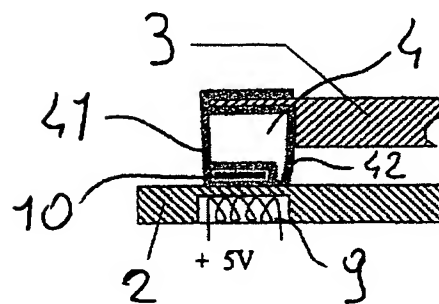


Fig. 4b